



## Sammanställning av resultat från gruppdiskussioner

TRIEKOL-seminarium: *Effektiv myndighetssamverkan för Grön infrastruktur och ÅGP*

Torsdagen den 4 december 2014, Stockholm

Grön infrastruktur är ett begrepp som har lanserats de senaste åren. Den officiella definitionen på grön infrastruktur som idag finns lyder:

*Ett sammanhängande nätverk av strukturer i landskapet och brukande av desamma som säkerställer en långsiktig överlevnad av livsmiljöer och arter, genom att spridningsmöjligheter säkerställs och på så sätt vidmakthålls ekosystemens förmåga att leverera viktiga ekosystemtjänster.<sup>1</sup>*

För att förklara begreppet lite mer så är tanken att arter ska kunna sprida sig mellan naturmiljöer för att motverka den fragmentering som har skett idag. Man kan se det som spridningskorridorer för olika artgrupper.

Under seminariet den 4 december hölls gruppdiskussioner om olika aspekter av ämnet Grön infrastruktur, hur man kan arbeta och samverka för att skapa och förbättra landets Gröna infrastruktur och få arbetet att gå från idé till handling. Särskilt fokus låg på arbetet med åtgärdsprogram för hotade arter (ÅGP).

Nedan finns en sammanställning av resultaten från diskussionerna.

---

<sup>1</sup> Förslag till hur en handlingsplan för grön infrastruktur kan tas fram på regional nivå, NV-03367-13, Naturvårdsverket 2013.

## Grön infrastruktur – terrester miljö

Trafikverket kan vara en viktig **aktör** för att skapa Grön infrastruktur i terrestra miljöer på många sätt. **Ansvar för vissa ÅGP-arter** kan läggas över på Trafikverket som ett sätt att konkretisera arbetet till ett uppdrag. Det kan även vara möjligt att ge Trafikverket uppdraget att ta ett aktivt ansvar för Grön infrastruktur vid anläggning av nya vägar och kanske peka ut regionala fokusarter för Grön infrastruktur.

Många upplever att projekten från början har ambitioner och ett fint tänk, och **sedan tappas ändå miljöåtgärderna bort** i slutänden. För att komma åt detta problem och kunna jobba bättre med Grön infrastruktur kan man angripa några olika sidor av problemet:

- Trafikverkets transportpolitiska **miljömål behöver konkretiseras och implementeras** i verksamheten. Miljöåtgärderna behöver lyftas fram som en viktig del av infrastrukturprojektet i fråga.
- Högre **krav från andra myndigheter**. Konsulter kan exempelvis ge rekommendationer om åtgärder, men sedan behövs ett högt tryck från myndigheter för att de verkligen ska genomföras.
- **Kommunikation genom hela kedjan** behövs, annars tappas lätt uppgifter mellan de olika stegen. **Vi saknar vägmästarna!** De är idag utbytta mot entreprenörer och platschefer, men man behöver ofta en person som har koll på hela kedjan.
- Trafikverket bör ställa tydligare **miljökrav på entreprenörer** vid upphandlingar. Genomförda åtgärder behöver sedan följas upp mer noggrant.
- Det är viktigt att säkerställa att **relevanta underlag kring grön infrastruktur** kommer in tidigt i projekten, eftersom det är då man har störst möjlighet att påverka. Hos kommuner m.fl. kan det finnas befintlig kunskap och mycket underlagsmaterial som exempelvis biotopkartor.

**Regionala handlingsplaner för Grön infrastruktur** behöver utarbetas tillsammans med andra aktörer. Till att börja med kan man sätta sig ner i en arbetsgrupp med kartor och underlagsmaterial och se på vilka värden man har på sina respektive marker inom regionen. Vid sådana möten får Trafikverket bättre kännedom om vad som händer i resten av landskapet och övriga aktörer får insikt om vad som sker längs vägar och järnvägar.

**Skötseln** av befintliga infrastrukturmiljöer behöver revideras – hur ser det ut idag och finns det förslag till förändringar? Ytor som redan sköts med anpassningar för biologisk mångfald behöver **följas upp**. Skötselåtgärderna behöver **konkretiseras ytterligare och beskrivas lättillgängligt** för de som kör maskinerna, så att målbilden behålls och riktlinjerna kommuniceras hela vägen från miljöstrategen fram till maskinföraren som utförd åtgärden.

**Samarbeten mellan Trafikverket och andra aktörer** bör ske för att bidra till att infrastrukturmiljöer hänger ihop med det omgivande landskapet och blir ekologiskt funktionella.

- **Kommuner** får inte glömmas bort, de kan spela en viktig roll vid exempelvis bekämpning av lupiner, är viktiga utförare av många åtgärder och har möjlighet att söka exempelvis LONA-bidrag för naturvårdsprojekt. Viktigt att utnyttja den kommunala politiska viljan och öka informationen till politikerna om att frigöra resurser.
- **Skogsstyrelsen** är en viktig aktör vid samarbeten för att få till spridningskorridorer för skogslevande arter.
- Bättre och fler **visualiseringar av Grön infrastruktur** i form av kartor och figurer behövs för att underlätta kommunikation med alla medverkande.

- **Allmänheten** kan aktiveras i samband med inventeringar i större utsträckning än idag.

För att få till en funktionell Grön infrastruktur krävs säkerligen förbättringar på många håll. Det finns både begränsningar och möjligheter. På att-göra-listan står bland annat:

- Se till att det finns heltäckande **vegetationskartor** för hela landet.
- Upprätta **Regionala handlingsplaner** för Grön infrastruktur (se ovan). Vilka mål ska man arbeta mot, vilka arter/artgrupper ska landskapet fungera för?
- Tydliggöra hur man ska betrakta **kompensationsåtgärder** och var kompensation kan genomföras. En plan för kompensationsåtgärder för Grön infrastruktur behöver utarbetas.
- **Definiera** vad funktionell infrastruktur är, exempelvis inventera habitat för funktionella grupper, och tillse att det finns ett nätverk med sådana biotoper.
- Upparbeta **samverkansavtal** kring skötsel, inventeringar mm mellan parter rörande Grön infrastruktur.
- Utveckla möjligheterna att låta Trafikverket jobba med **naturvårdsservitut och naturvårdsavtal** för privat eller kommunal mark kring vägar.
- Bredda perspektivet till ett större **landskapsperspektiv** när korridorer för ny infrastruktur studeras, idag är perspektivet oftast för snävt.
- Vara beredda på **nya anpassningar** om man i framtiden behöver förändra våra transportmönster (på grund av klimatförändringar). Viktigt att plocka in klimatförändringar i naturvårdsperspektivet.
- Initiera **mer samverkan** mellan olika aktörer.

## Grön infrastruktur – akvatisk miljö

Vi har genom föreläsningarna under dagens seminarium fått ta del av minst två goda exempel på hur Trafikverket kan vara en **aktiv aktör** i arbetet med att skapa Grön infrastruktur i vattenmiljöer.

För att möjliggöra fler liknande samarbeten mellan Trafikverket och andra aktörer behövs **regelbundna träffar för grupperingar av engagerade** och kunniga personer från olika aktörer. Sådana grupperingar kan driva arbetet framåt med att få infrastrukturmiljöer att hänga ihop med det omgivande landskapet och bli ekologiskt funktionella.

Knutpunkten för en regional samverkan av denna sort kan i många fall vara **Trafikverkets regionala miljöstrateg**, den kan vara den goda länken till att få igång samarbeten.

Som vi har sett idag kan sedan **goda initiativ spilla över** på exempelvis kommuner, privata markägare osv och ge idéer till nya projekt och initiera ytterligare samarbeten.

Man bör skilja på att åtgärda inbyggda fel i infrastrukturen och att optimera biotoper.

Ett problem för Trafikverket är att man bara har **rådighet** över vissa områden, väglagen begränsar möjligheterna att jobba med åtgärder utanför vägområdena. En annan svårighet handlar om antalet kompetenser inom organisationen, mycket av den här typen av verksamhet ofta är **personberoende** och därmed riskerar arbetena att stanna av om personer slutar. Slutligen finns även problem med att man saknar kontinuerlig tillgång till medel och att **vattenprocesserna ofta är långsamma**, dyra och tar tid att nå i mål med.

Akvatisk verksamhet är förhållandevis mogen jämfört med många landbaserade åtgärder. Man har **jobbat länge** med den här typen av frågor och det finns stor erfarenhet kring byten av vägtrummor osv. (dock viss övervikt på åtgärder för fisk och mindre för mollusker). Därmed bör det inte vara så tekniskt komplicerat att få till åtgärderna, vi vet vad som behöver göras – det handlar istället om att helt enkelt **börja initiera fler samarbeten** och på så vis kunna öka takten i åtgärdsarbetet.

## Trafikverkets ÅGP-arbete och genomförandestrategier

Antalet åtgärdsprogram för hotade arter (ÅGP) är stort och Trafikverket kan inte arbeta med alla. Därför måste man **välja ut vilka ÅGP som Trafikverket kan arbeta med**, både i terrester och akvatisk miljö.

Trafikverket och Länsstyrelserna kan sedan i samarbete upprätta **genomförandestrategier** för aktuella ÅGP:er i olika trakter/sträckor och koppla det till åtgärder/åtgärdstyper i regioner/områden/naturtyper. Arbetet med att ta fram sådana strategier kan exempelvis genomföras i följande steg:

1. **Gruppera** ÅGP-arter i miljöer (infrastrukturbiotoper), exempelvis sandmiljöer eller lövskogsmiljöer med mindre hackspett.

För en del biotoper involveras Trafikverket på ett hörn, exempelvis Östergötlands eklandskap där enstaka ekar ibland berörs av infrastrukturarbeten, men det finns ett flertal **infrastrukturbiotoper** inom Trafikverkets huvudområden där strategier behövs och där Trafikverket kan ta ett större **helhetsansvar**:

- Sandmarker
- Alléer, veteranträd, bryn samt träd, buskar och död ved i trädskningszonen
- Artrika vägkanter, ängs- och hagmarker
- Solbelysta torrängar, branter, stenytor etc.
- Småvatten, dammar

2. Miljöerna specificeras genom ekologisk kunskap om vilka **krav** arterna ställer på miljön och vilken **skötsel** som behövs för att uppnå dessa krav.
3. En **arbetsgrupp** med representanter från exempelvis ÅGP/Länsstyrelsen och Trafikverket samlas och utarbetar en strategi för de specificerade miljöerna.

Strategin bör beskriva vilka åtgärder som avses, var dessa åtgärder ska genomföras geografiskt samt vem som ansvarar för att olika uppgifter genomförs. Viktigt är även att se till att strategin kan arbetas in i Trafikverkets ordinarie verksamhet och struktur.

4. Åtgärdsarbetet måste in i det ordinarie arbetet, in i datasystemen (dokumentation) osv.
5. Kravspecifikationer för **upphandling** tas fram.

Viktigt att möjliggöra utbyte av erfarenhet av **entreprenörer** (vissa är redan bra insatta i arbetena).

Arbetet med strategier för infrastrukturbiotoperna bör ske på två nivåer: **dels nationellt och dels regionsvis** inom Trafikverkets 6 regioner. Strategin för en och samma region kan därmed beröra flera läns länsstyrelser.

Strategier mot olika **hot** bör utarbetas, exempelvis mot spridning av invasiva arter, fellagda trummor och andra vandringshinder, trafikdöd för olika organismer, samt störning från buller och ljus.

**Uppföljning** efter olika typer av åtgärder bör kunna genomföras i **samarbete med universitet** i mycket större utsträckning. Om man meddelar universiteten i god tid att man planerar att genomföra

en viss typ av åtgärder inom ett område kan det vara möjligt att bedriva forskning, examensarbeten mm där man kan följa upp effekter inom försöksområdena.

## Från idé till rutin

Under ett antal år har man träffats i samband med TRIEKOL-seminarier och fått höra exempel på många bra projekt som har genomförts i en del av landet. Men **frågor kvarstår** kring hur vi sprider genomförandet av de goda exemplen till hela landet. Hur sprider man bra samarbetsmodeller, inventeringsmetoder, åtgärder eller arbetssätt inom hela Trafikverket eller inom och mellan länsstyrelser? Vad är det som hindrar implementeringen av de goda exemplen? Vilka steg måste tas?

Främst handlar det om **att någon ska ta initiativ** och helt enkelt börja driva en fråga. Initiativ kan tas personligen, genom att initiera möten med andra aktörer och ta de första stegen mot nya samarbeten, eller av organisationer genom att initiera projekt och starta upp myndighetssamverkan som andra aktörer sedan kan inspireras och ta lärdom av.

Trafikverkets regionala miljöstrategier och miljöspecialister inom Trafikverket Underhåll är viktiga **nyckelpersoner** vid sammansättning av arbetsgrupper och uppstart av möten. Regionvisa möten inom Trafikverket Investering bör initieras i regioner där man ännu inte har någon etablerad myndighetssamverkan. Goda samarbeten finns redan mellan Trafikverket och ÅGP-ansvariga i vissa regioner. Målen med arbetsgruppernas möten blir att **starta igång kommunikation** kring problemområden, möjliga lösningar, samarbeten och finansiering.

Hinder, hot och svårigheter:

- Många upplever det som svårt att nå fram till konkreta åtgärder, det finns en hel del rutiner, kommunikation och dokument osv, men det är **sällan det blir någonting i praktiken**.
- Inom Trafikverket finns en del hinder längs vägen mot fler lyckade åtgärder och projekt. De två **jämbördiga transportpolitiska målen**, funktionsmålet och hänsynsmålet, som hela verksamheten ska utgå ifrån är bara jämbördiga i teorin. I praktiken, inom varje enskilt projekt, behandlas inte hänsynsmålet (där miljöhänsyn mm ingår) som ett lika viktigt mål. **Tydligare stöd uppifrån** i organisationen behövs internt inom Trafikverket för att kunna få hänsynsmålet att väga lika tungt som funktionsmålet – så att inte projekten reduceras till endast ”mer asfalt för pengarna”.
- **Nedskärningar och effektiviseringar** är andra hinder i arbetet mot fler samarbeten och lyckade projekt. Många upplever en **ökad press på resurserna** jämfört med hur det såg ut för exempelvis fem år sedan. Man har helt enkelt mindre tid för samverkan idag.

Några konkreta exempel på lyckade projekt och förslag på möjliga steg att ta framöver:

- Ett gott exempel är ett genomfört samarbete mellan Länsstyrelsen i Jönköpings län och E.ON, där man bl.a. lagt vikt vid **utbildning av entreprenörerna**. Genom att öka kunskapsnivån och medvetenheten hos de som utför de konkreta åtgärderna hoppas man att det sprids ringar på vattnet och kan ge goda effekter framöver. Utbildning av entreprenörer för en ökad förståelse för grundproblematiken bör exempelvis kunna leda till **teknisk utveckling och nya lösningar**.
- En möjlig åtgärd för att nå ett steg närmare utökad samverkan är att Trafikverkets miljöspecialister får **konkreta rutiner** för att exempelvis **ta regelbunden kontakt** med respektive länsstyrelse inför nya driftupphandlingar.
- Inom investeringsprojekt är det **MKB och samråd** som är Trafikverkets verktyg i planeringsprocessen, viktigt att utnyttja dessa. MKB-processen bör utvecklas till en bättre

samverkansdialog för projekten. Det man behöver höra är ofta ”vilken åtgärd” och ”var den ska utföras”. Från länsstyrelsernas sida är det vanligtvis andra personer än ÅGP-ansvariga som granskar MKB och deltar i samråd. Det kan därför vara värdefullt med **ökad närvaro av ÅGP-ansvariga i MKB-processen**. Trafikverkets miljöspecialister behöver stöd från länsstyrelserna genom att dessa fortsätter att fråga och ifrågasätta och på så vis hjälper man till att **hålla uppe miljöambitionen** inom projekten.

- Det kan gå att **hitta finansiering från nya håll**, exempelvis söka pengar från landsbygdsprogrammen, använda pengar avsatta för informationsinsatser osv. Inom verksamhet som har med skötsel och underhåll av befintlig infrastruktur kan **samverkansprojekt** i stil med ReMiBar efterliknas. Pengar som ”redan finns” inom verksamheten kan styras till riktade åtgärder och dessutom **generera mer finansiering** genom samverkan med andra aktörer och tillskott från exempelvis EU genom LIFE-projekt.
- Många goda exempel på hur man hittar finansiering till olika projekt finns. Det är dock inte alltid tydligt **varifrån inom Länsstyrelsen som initiativ tagits** och hur projekten finansierats. Många goda exempel har säkerligen initierats från ÅGP-hållet. En **tydligare redovisning** av detta i kommunikation kring projekten behövs för att kunna ge andra idéer till hur man kan finansiera samarbeten och projekt framöver.
- En möjlig väg till påverkan kan vara genom Trafikverkets **bidrag till skötsel av enskilda vägar**. Det har funnits funderingar ett tag kring om krav på motprestation i form av miljöåtgärder kan ställas på bidragstagarna. Man har ett försök som pågår just nu (i Uppland och på Gotland) där man anger **förslag på miljöåtgärder som man kan söka bidrag för** och hoppas på stort gensvar.
- För att kunna omsätta bra enstaka projekt till att bli rikstäckande krävs att information om de goda projekten sprids till de som berörs och som kan lära av dess exempel. En del av informationsspridningen bör kunna gå via redan **upparbetade informationskanaler** såsom nätverket IENE (iene.info respektive sweden.iene.info), TRIEKOL:s kontaktnät och ÅGP-grupper. Att öka kännedomen om att dessa arenor för kommunikation och informationsspridning finns är därmed ett viktigt mål i sig, för att kunna nå ut till så många som möjligt.